Annexe N°9

Contrôles du Carburant - Championnats, Coupes & Trophées CIK-FIA

A. Contrôles sur circuit:
Des contrôles de conformité sont effectués sur circuit. Ils concernent les caractéristiques suivantes:
- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT15 Ray Godman).

Des courbes d'étalonnage devront être établies donnant les valeurs de densité et de constante diélectrique DT15 pour différents pourcentages de lubrifiant (de 0 à 10%, par pour cent d'huile ajoutée) pour chaque lubrifiant agréé par la CIK-FIA, en dilution dans le carburant agréé par la CIK-FIA.
Ces courbes d'étalonnage seront utilisées pour servir de référence dans les contrôles sur circuit.
Les appareils nécessaires pour effectuer ces deux contrôles seront fournis par le Fournisseur de carburant, de même que leur mode d'emploi. En cas d'anomalie constatée ou supposée sur l'un des deux contrôles ci-dessus (mesure de la constante diélectrique ou densité), le Pilote concerné ne sera pas exclu immédiatement mais il sera informé par les Commissaires Sportifs qu'un échantillon du carburant concerné va être prélevé en vue d'un contrôle complémentaire en laboratoire.

B. Contrôles en laboratoire
1. Analyses réalisées
Des contrôles complémentaires seront effectués en laboratoire sur des échantillons prélevés pendant l'épreuve. Les analyses réalisées sur les échantillons prélevés seront:
- Densité (Méthodes ASTM D4052 ou ASTM D1298)
- Constante diélectrique (appareil DT 15 Ray Godman)
- Teneur en Plomb (ASTM D3237)
- Empreinte Chromatographique (GC).
Une comparaison des résultats obtenus avec les valeurs de référence du carburant permet d'apprécier la conformité de l'échantillon prélevé.

2. Procédure d'échantillonnage
À tout moment et sans qu'il soit nécessaire d'évoquer un motif quelconque, la CIK-FIA peut faire procéder à un prélèvement (trois échantillons de 0,5 litre scellés) pour complément d'analyses dans un laboratoire de son choix. En règle générale, le prélèvement est effectué dans le réservoir du Concurrent. La CIK-FIA peut toutefois demander qu'un prélèvement soit également réalisé dans le tonnelet servant au stockage du carburant.

Tout refus de se soumettre à l'échantillonnage entraîne l'exclusion du Pilote.

Le carburant doit être prélevé en présence d'un Officiel désigné par la CIK-FIA, du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent. À tout moment le volume de carburant dans le réservoir doit être supérieur ou égal à 1,5 litre.

Les flacons de prélèvement doivent:
- être propres et construits dans un matériau robuste, non

Appendix No. 9

Fuel Tests - CIK-FIA Championships, Cups & Trophies

A. Tests on circuits:
Fuel conformity tests are conducted on circuits in order to check the following properties:
- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298 method)
- Dielectric Constant (DT 15 Ray Godman instrument).

Standardisation curves shall be drawn up giving density and DT15 dielectric constant values for various mixtures (from 0 to 10% per percent of oil added) of each lubricant approved by the CIK-FIA, diluted in the fuel approved by the CIK-FIA.
These standardisation curves will be used as references on circuits.
The instruments necessary to carry out these two tests as well as the operation mode shall be supplied by the fuel Supplier. In the case of an ascertained or supposed anomaly concerning one of the two tests above (measure of the dielectric constant or density), the Driver concerned will not be excluded immediately but he will be informed by the Stewards that a sample of the concerned fuel will be collected with a view to carrying out a further test in a laboratory.

B. Tests in the laboratory
1. Analyses carried out
Additional tests on samples taken during the event will be conducted in a laboratory. Fuel samples will be submitted to the following analyses:
- Density (ASTM D 4052 or ASTM D 1298)
- Dielectric Constant (DT 15 Ray Godman instrument)
- Lead Content (ASTM D3237)
- Chromatographic print (GC).
The comparison of the recorded results with the original fuel characteristics permits to assess the compliance of the fuel sample taken.

2. Sampling procedure
At any time and without having to give any explanation, the CIK-FIA can ask for fuel sampling (three sealed 0.5 litre samples) for additional analyses in a laboratory chosen by the CIK-FIA. Generally, the sample is taken from the fuel tank of the Entrant. However, the CIK-FIA can also request that a sample be taken from the drum used for fuel storage.

Any sampling operation refused will lead to exclusion of the Driver.

The fuel shall be sampled in the presence of an Official appointed by the CIK-FIA, of the Driver or of a representative of the team or of the Entrant concerned. At all times, the volume of fuel in the tank must be at least 1.5 litre.

Sampling containers must:
- be clean and built from a robust, fuel non-reactive,

réactif au carburant et imperméable,
- être d'un volume supérieur ou égal à 0,56 litre pour répondre à la législation en matière d'emballage de liquides tels que l'essence (interdiction de remplir le flacon à plus de 90%),
- pouvoir être scellés.

L'étiquette sur le flacon doit préciser l'épreuve, la date, le nom du Concurrent, le numéro du kart et de préférence comporter un numéro d'échantillon. Elle doit être en outre revêtue de la signature du Pilote ou d'un représentant de l'équipe ou du Concurrent.
La signature de l'échantillon vaut reconnaissance de la conformité du prélèvement.
Le refus non motivé de signer un échantillon entraîne l'exclusion du Pilote.
Les échantillons, après avoir été scellés, sont répartis de la façon suivante:
- un échantillon pour l'Organisateur,
- un échantillon pour le Concurrent,
- un échantillon pour le contrôle en laboratoire.
En outre, sur simple demande de la CIK-FIA, tout Concurrent devra:
- donner les références et le pourcentage du lubrifiant utilisé pendant l'épreuve,
- fournir un échantillon de 0,5 litre de ce lubrifiant en vue d'essais complémentaires.

Les prélèvements seront effectués par la CIK-FIA mais le Fournisseur d'essence devra acheminer les flacons à sa charge.
Le Fournisseur d'essence doit apporter sur les circuits et remettre au Délégué Technique de la CIK-FIA ou au Commissaire Technique en chef une fiche détaillée des caractéristiques de l'essence apportée et vendue aux Concurrents.
Pour les lubrifiants agréés par la CIK-FIA, la valeur de la constante diélectrique figurera sur une fiche qui sera disponible au Secrétariat de la CIK-FIA.
Toute infraction entraîne obligatoirement l'exclusion du Pilote pour toute la manifestation (selon les dispositions du Code Sportif International).

impermeable material,
- have a total capacity of at least 0.56 litre in order to comply with the legislation for storage of liquids such as gasoline (filling-up of more than 90% of the total capacity is forbidden),
- be sealable.

Identification of the event, date, name of the Entrant, kart number, and preferably sample number shall be reported on the fuel containers by means of a label. The Driver or a representative of the team or of the Entrant concerned must also sign the label.
The signature on the fuel sample acknowledges the compliance of the sampling procedure.
Refusing to sign the label without motivation will lead to exclusion of the Driver.
After having been sealed, the samples are distributed as follows:
- 1 sample for the Organiser,
- 1 sample for the Entrant,
- 1 sample for laboratory testing.
Additionally, on request of the CIK-FIA, Entrants shall:

- give the references and the percentage of the lubricant used during the event,
- provide a 0.5 litre sample of this lubricant in view of additional tests.

Samples will be taken by the CIK-FIA but the fuel Supplier shall bring the containers at his own expenses.

The fuel Supplier must bring to the circuits and give to the CIK-FIA Technical Delegate of to the Chief Scrutineer a detailed form with the characteristics of the fuel brought and sold to the Entrants. For the CIK-FIA approved lubricants, the value of the dielectric constant shall appear on a form which will be available at the Secretariat of the CIK-FIA.
Any infringement shall entail the exclusion of the Driver from the whole meeting (pursuant to the provisions of the International Sporting Code).